Deutscher Bundestag **Drucksache 16/7860**
16. Wahlperiode 23. 01. 2008

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Markus Löning, Hellmut Königshaus, Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Ulrike Flach, Otto Fricke, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Marina Schuster, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Flughafen Tempelhof als City-Airport erhalten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Flughafen Tempelhof ist der Älteste unter den Berliner Verkehrsflughäfen. Das rund 308 Hektar große Areal befindet sich in zentraler Lage Berlins, bietet beste Erreichbarkeit für das Regierungsviertel sowie für die Stadtzentren in Ost und West. Der Flughafen Tempelhof besitzt im Empfinden der Berliner Bevölkerung eine hohe Symbolkraft, die auf seine Funktion in der Luftbrücke 1948/1949 zurückgeht. Er befindet sich noch im mehrheitlichen Besitz (76 Prozent) des Bundes und zum kleineren Teil (24 Prozent) im Besitz des Landes Berlin. Der Gebäudebestand steht unter Denkmalschutz und wird von Architekten und Städteplanern als weltweit einmalig anerkannt.

Nach geltender Beschlusslage des Berliner Senats soll der Flughafen Tempelhof zum 31. Oktober 2008 geschlossen werden.

Weder der Bund noch das Land Berlin haben bisher ein tragfähiges Nachnutzungskonzept für den Flughafen Tempelhof vorgelegt. Damit droht nicht nur der Verlust der innerstädtischen Flughafenanbindung, wie sie weltweit auf der Wunschliste vieler Metropolen steht. Es droht mangels Nachnutzungskonzeptes ein raumplanerisches, städtebauliches und nicht zuletzt finanzielles Desaster, das dem internationalen Ansehen Berlins in hohem Maße abträglich sein wird.

Im Gegensatz zur Konzeptionslosigkeit von Bund und Land gibt es von Seiten potentieller Investoren, wie z. B. der Deutsche Bahn AG oder den US-Investoren Ronald S. Lauder und Fred Langhammer, durchaus Nachnutzungskonzepte, die sowohl die Weiterführung des Flugbetriebs als auch die Bewirtschaftung der

Immobilien beinhalten. Diese Investoren haben Investitionen in der Größenordnung von 350 Mio. Euro in Aussicht gestellt. Bislang hat der Berliner Senat keine Bereitschaft erkennen lassen, die Vorschläge der potentiellen Investoren zu prüfen und mit diesen in einen Dialog einzutreten.

Wegen dieser uneinsichtigen Haltung des Berliner Senats und wegen des fehlenden Nachnutzungskonzeptes droht der Flughafen Tempelhof zu einer teuren Brache zu verkommen. Das betrifft die laufenden Betriebskosten für die Gebäude, die Unterhaltungskosten für das gesamte Flughafenareal sowie die notwendigen Sicherheitskosten. Je länger der Bewirtschaftungsstillstand dauert, umso höher werden die anschließenden Sanierungskosten für die Gebäude und für die Herrichtung des Gesamtareals, die ebenfalls mehrheitlich vom Bund zu tragen sein werden. Gegen die vorgesehene Schließung spricht nicht nur das fehlende Nachnutzungskonzept, sondern auch die nachteiligen Folgen für die wirtschaftliche, politische und kulturelle Entwicklung Berlins. Nicht zuletzt sind Hunderte von bestehenden Arbeitsplätzen von der Schließung betroffen und die Schaffung neuer Arbeitsplätze würde verhindert.

Ein zeitlich befristeter Weiterbetrieb ist auch unter rechtlichen Aspekten möglich und gefährdet den Bau und den Betrieb des Flughafens Berlin Brandenburg Inernational (BBI) nicht. Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat in seinem Urteil zum Planfeststellungsbeschluss des BBI am 16. März 2006 festgestellt, dass eine Schließung des Flughafens Tempelhof zum geplanten Zeitpunkt aus Gründen der Planrechtfertigung nicht erforderlich ist (BVerwG 4A 1075.04, S. 87, Rn. 195). Auch die Feststellung des Bundesverwaltungsgerichts vom 20. Juni 2007, wonach es für den Weiterbetrieb von Tempelhof über 2008 keine Rechtsgrundlage gebe, darf nicht falsch verstanden werden. Das Bundesverwaltungsgericht hat ausdrücklich auf die bestehende Rechtslage, wie sie sich aus dem Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP/FS) ergibt, abgestellt. Durch eine Änderung der planungsrechtlichen Voraussetzungen, d. h. die Änderung des LEP/FS können die rechtlichen Voraussetzungen für einen Weiterbetrieb des Flughafens Tempelhof geschaffen werden.

Darüber hinaus legt ein vom Bundesminister der Finanzen in Auftrag gegebenes Gutachten dar, dass ein Betrieb des Flughafens Tempelhof – unterhalb der luftverkehrsrechtlichen Qualifizierung als Verkehrsflughafen – als „Landeplatz“, „Sonderflughafen“ oder „Sonderlandeplatz“, nicht zur Unwirksamkeit des Planfeststellungsbeschlusses für BBI führt. Für einen solchen eingeschränkten Betrieb des Flughafens Tempelhof müssten aber die planungsrechtlichen Voraussetzungen, wie die Änderung des Landesentwicklungsplans Flughafenstandortentwicklung (LEP FS), geschaffen werden.

Zurzeit wird durch die ICAT (Interessengemeinschaft City Airport Tempelhof e. V.) ein Volksbegehren, mit dem Ziel, den Flughafen Tempelhof weiter für den allgemeinen Flugbetrieb zu nutzen, durchgeführt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich zusammen mit dem Deutschen Bundestag klar und eindeutig für die Offenhaltung des Flughafens Tempelhof für den Flugbetrieb auszusprechen. Bis zur Eröffnung des Großflughafens BBI, voraussichtlich 2011, soll der Flughafen Tempelhof als Verkehrsflughafen bestehen bleiben. Spätestens ein halbes Jahr nach der Eröffnung des Großflughafens BBI, voraussichtlich 2011, soll der Flughafen Tempelhof als Verkehrsflughafen aufgegeben, aber ein Flugbetrieb unterhalb der luftverkehrsrechtlichen Qualifizierung als Verkehrsflughafen ermöglicht werden;
2. diese Position auch einzunehmen im Zuge der Vertragsverhandlungen mit dem Land Berlin über die Zukunft des Flughafens Tempelhof, die anlässlich des Hauptstadtvertrages ins Auge gefasst wurden;

3. auf den Berliner Senat einzuwirken und dafür Sorge zu tragen, dass die Angebote aller seriösen Investoren, den Flughafen in Eigenregie zu betreiben, nochmals gewissenhaft geprüft und beschieden werden;
4. als Miteigentümer gegenüber der Berliner Fluggesellschaft mbH darauf hinzuwirken, dass das laufende Volksbegehren der ICAT nicht unterlaufen wird. Verfahren der Bürgerbeteiligung, die in der Berliner Verfassung festgeschrieben sind, dürfen nicht behindert werden;
5. den Berliner Senat zur Prüfung aufzufordern, welche planungsrechtlichen Maßnahmen, wie die Änderungen der Landesentwicklungsplanung der Länder Berlin und Brandenburg, erforderlich sind, um eine Weiterführung des Flughafenbetriebs zu garantieren, ohne die Planfeststellung des BBI zu gefährden und diese Maßnahmen unverzüglich auf den Weg bringen;
6. im Bundesministerium der Finanzen zu prüfen, welche Folgekosten der Bund bei Schließung des Flughafens bzw. aufgrund der mit dem Land Berlin beabsichtigten Folgevereinbarung zu tragen hat und einen entsprechenden Bericht dem Deutschen Bundestag vorzulegen.

Berlin, den 22. Januar 2008

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333